

ALVÁRI CSABA*

Mérnökök szépirodalmi munkái

A témával kapcsolatban két nehezen eldönthető kérdéssel találkoztam. Az egyik: kit tekinthetünk írónak? Tudjuk, milyen sokan írnak művészi szándékkal, ezek közül azonban kevesen kerülnek be az irodalom történetébe. Nehéz eldönteni, kit tekinthetünk írónak. Nagy Lászlóról például sokan azt mondják, nincs egyetlen olyan sora sem, amely elérné a publikálhatóság szintjét, mások szerint viszont ő a 20. század egyik nagy költőzsenije. Én írónak tekintek mindenkit, akiről az irodalmi lexikonok, kézikönyvek is ezt állítják.

Nehéz eldönteni azt is, ki mérnök. Három ember irodalmi tevékenységét vizsgáltam meg részletesebben ebből a szempontból. Közülük csak egyről állítható fenntartások nélkül, hogy mérnök, bár a lexikonokban mérnökként szerepel mindegyikük.

A három személy közül *Asbóth János*nak (1845–1911) volt mérnöki diplomája. Szakmáját azonban sohasem gyakorolta, és saját bevallása szerint idegen volt tőle ez a foglalkozás. Így diplomája ellenére csak fenntartásokkal tekinthetjük mérnöknek.

Drégely Gábor (1883–1944) gépészmérnöki oklevele megszerzése után évekig dolgozott Budapesten az V. kerületi előljárárságon mérnökként, közben irodalommal is foglalkozott. Ő az, akit valóban mérnöknek tekinthetünk.

Kálnoki Izidor (1863–1930) járt ugyan egy ideig a Műszaki Egyetemre, ám alapvizsgát sem tett, diplomát sem szerzett. A lexikonok azt állítják róla, hogy mérnök volt, ennek ellenére nyugodtan kijelenthetjük, nem volt az.

Amikor azt vizsgáltam, milyen iskolai végzettsége van írónknak, legelőször azt vettem észre, hogy mérnökből van talán a legkevesebb köztük.

Más szakmák képviselői közül az orvosok, matematikusok, biológusok próbálkoznak nagyobb számban az irodalommal, a legtöbbben pedig a jogászok.

Legnagyobb íróink jelentős része azonban csak a középiskoláig jutott. Gondoljunk Petőfire, Adyra, József Attilára, Arany Jánosra, Krúdyra. Ennek alapján elképzelhető, hogy a felsőfokú iskoláknak nincs különösebb ösztönző hatása az irodalmi alkotó tevékenységre.

A legmaradandóbb *Asbóth János* szépírói munkássága, aki élete során a legkevésbé volt sikeres író.

Munkássága viszonylag jól ismert, hiszen részt vett a politikai életben, írt filozófiai tanulmányokat, irodalom-kritikát, történelmi tanulmányokat, útleírást.

* Országos Műszaki Múzeum, 1117 Budapest, Kaposvár u. 13–15.

Egyetlen szépirodalmi kísérlete az „Álmok álmodója”, melyben saját élettörténetét dolgozza fel. A könyv 1990-es kiadásához írt előszavában *Németh G. Béla* elemzi Asbóth szellemi kapcsolatait, így ezzel nem kívánok foglalkozni, csupán *Eötvös József* hatását említem meg.

Asbóth regényének hangulata igen közel áll „A karthauzi” elégikus kiábrándult világához, de nemcsak életérzésében volt rokon a két szerző, hanem Asbóth valószínűleg mesterének tekintette Eötvöst. Akadémiai székfoglalójának címe – „Korunk uralkodó eszméi” – szinte szó szerinti átvétel Eötvöstől.

Asbóth Velencébe helyezi a regény cselekményét, mivel ez a város fejezi ki legjobban lelkiállapotát. Megcsalt reményeinek, vágyainak, álmainak már csak az emlékét őrzi, ahogy Velence az egykori dicsőségét.

A regény egyik fejezetében ezeket a csalódásokat írja le, egész életét áttekintve. Arra a megállapításra jut, hogy az életben egyetlen jó dolog van – a halál –, minden más fájdalmat és csalódást eredményez.

A csalódások egyik forrása az iskola, ahová a regény főszereplője nagy reményekkel és tudásvágygal lép be, de hamarosan rá kell jönnie, hogy az iskolákban tanulni és gondolkodni nem szabad. Rokonai már gyermekkorában eldöntötték, hogy Asbóth mérnök lesz. A szabadságharc bukása után külföldre menekült hazafiak nehéz életkörülményei láttán minden szülő úgy gondolta akkoriban, hogy a legközvetlenebb foglalkozást – a mérnökséget – kell választaniuk az ifjaknak, akik egy újabb felkelés veresége után a világ bármely pontján meg fognak tudni élni.

Asbóth János azonban – illetve Darvady Zoltán, ahogy a regényben nevezi magát – mély ellenszenvet érez magában a mérnöki pálya iránt. Egyáltalán nem vonzza, hogy hidakat, vasutakat építsen mások rendelkezésére. Két, emberhez méltó foglalkozást ismer, a politikát és a költészetet.

A technikáról igen elítélő a véleménye. Régen a munka az alkotás teljességét és gyönyörét adta. Ezt teszik tönkre a gépek. Az ember már nem alkot, csupán egy fogást ismétel állandóan.

A regény elején leír egy vonatot. Ez nem Asbóth technikai érdeklődését jelenti, hanem saját lelkiállapotát mutatja be a leírással. (A művészi igényű szépirodalomban a legváltozatosabban jelenhetnek meg a technikai eszközök, de céljuk többnyire valamilyen lelkiállapot szimbolizálása.) Asbóth azért szereti a vonatot, mert a mozdony pokoli sebességgel, akadályt nem ismerve, könnyedén és büszkén halad át mindenben, a szerző pedig így szeretne átgázolni az embereken, a szeretettől, reményektől, csalódásoktól megszabadulva.

A regény további részei Darvady Zoltán szerelmét és önmagára találását mondják el.

A könyv 1878-ban jelent meg. Visszhang nélkül maradt. Azóta többen is elismerően írtak róla: *Halász Gábor*, *Németh László*, *Rónay György*, *Németh G. Béla*. A szerzőről azt állapítják meg, hogy a kiegyezés és a *Mikszáth* közti időszak legjelentősebb írója lehetett volna.

Az Asbóthéval ellentétes *Drégely Gábor* világa. Az ő darabjaiban a jók elnyerik méltó jutalmukat, a rosszak elnyerik méltó büntetésüket, a szerelmesek pedig egymáséi lesznek. *Drégely* írt dalszövegeket, kabaré-jeleneteket, vígjátékokat. Témája mindig a szerelem. Életművét napjainkban alig ismeri valaki. A kortárs írók – *Kosztolányi* kivételével – a polgári ízlés kiszolgálása miatt utasították el. A kritikusok véleménye sem volt sokkal jobb. Elismerték, hogy a közönség körében népszerű, de darabjait becsületes iparosmunkának tartották.

Utólag a színház történetével foglalkozó szakemberek elismerik, hogy *Drégelynek* jelentős hatása volt a magyar kabaré kialakulására.

Ezen túlmenően, jelentős részben *Drégely Gábornak* köszönhető az 1879-ben alapított Magyar Színház fennmaradása. A színház első éveiben ugyanis a bemutatott darabok javarészt megbuktak, az ő vígjátékait viszont hosszú ideig sikeresen lehetett játszani.

Két talán legsikeresebb darabja „A kisasszony férje” és „A szerencse fia”. Mindkettő évekig műsoron volt a Magyar Színházban, de máshol is játszották őket.

„A kisasszony férje” című darabot „Az utolsó Verebély lány” címen *Harmath Imre* dolgozta át operetté. Zenéjét *Ábrahám Pál* írta.

Ebben az operettben hangzik el az a dal, mely azóta kitörölhetetlen része lett a magyar kultúrának:

„Teve van egy pupú, van két pupú, van négy pupú, sőt több.”

A darabot New Yorkban is játszották. *Erdődy Kálmán* búcsúfellépéséhez választotta „A kisasszony férjé”-t.

A színházi legendák szerint *Kabos Gyula* pályája egyik legnagyobb sikerét aratta az operett-változatban. Az egyik dalt pizsamában énekelte és minden ismétléshez más színűt vett fel. Átlagban 7-8-szor cserélt pizsamát, a csúcs tíz volt.

„A szerencse fiá”-t Európa sok városában játszották sikerrel: Zágrábban, Bécsben két színházban is, továbbá Szófiában, Londonban, Bukarestben, Berlinben, Stockholmban, Varsóban, Koppenhágában, Hamburgban, Frankfurtban, Lipcsében.

Operetté *Békeffi István*, *Turai Ida* férje írta át. A darabból 1916-ban film készült. *Korda Sándor* lapja, a *Mozi Hét* így számol be az új filmről: „A magyar filmművészet mérföldköve lesz az Uher-gyár új filmje. *Csortos* a Magyar Színházban a legszebb sikerét aratta a főszerepben, amit a filmen is ő játszik. A két lányszerepet a két legszebb magyar színésznő: *Lenkeffy Ica* és *Makay Gabriella* alakítja. Az első Uher-szenzáció. Szakmai bemutató december elején. A sujet-n Budapest, Wien, Berlin, Paris, London, Stockholm, Róma, Szentpétervár évekig kacagott. A filmet *Garas Márton* rendezte.”

Drégely Gábor tehát a magyar film történetébe is beírta nevét. Volt még egy filmkísérlete, ez kéziratban maradt.

Dalszövegeit többek között *Reinitz Béla* és *Zerkovitz Béla* zenésítették meg.

Az említetteken kívül még jó néhány darabjából készült operett. Állítólag írt verseket is, kötete azonban nem jelent meg.

Drégely Gábor darabjaiban – annak ellenére, hogy szerzőjük évekig párhuzamosan gyakorolta az írói és mérnöki mesterséget – alig van utalás technikai problémákra.

Drégely Gábor legszigorúbb kritikusai is elismerték, hogy a színpadi helyzeteket virtuózan kezelte. Ilyen és csak ilyen szempontból *Molnár Ferenchez* hasonlíthatjuk.

Kálnoki Izidor is két mesterséget művelt élete során, az egyik az írói, a másik az újságírói. Miután a műszaki egyetemi tanulmányokat abbahagyta, bátyja, *Henrik* segítségével az „Egyetértés” c. lap szerkesztője lett, majd több lapnál is dolgozott, melyek közül a legfontosabb „Az Újság” című. Ennél a lapnál dolgozott *Herczeg Ferenc*, *Mikszáth Kálmán*, *Móricz Zsigmond*, *Krúdy Gyula* és *Tömörkény István* is.

Egyik pályatársa megemlíti róla, hogy a Nyugat fiatal munkatársai szívesen tanyáztak szerkesztőségi szobájában. Jó barátságban volt *Bródy Sándorral* is.

Szemlélete *Mikszáthéhoz* hasonló. Látja az emberek hibáit, de megértéssel, szeretettel ír róluk. A kritikában olykor *Mikszáthon* is túllép. Felfogása szerint a polgári erkölcsben a pénz az az eszköz, amely minden tettünket szentesíti. Minden gonoszságunk és elvetemültségünk erénnyé változik, ha belőle pénz származik. A sokszor keserű, tragikus történeteket derűsen, könnyed hangnemben mondja el. Írt rövid, humoros jeleneteket is. Írásait a közönség szívesen olvasta.

Foglalkozott fordítással is. 1903-ban mutatta be a Budai Színkör *Gorkij* „Éjjeli menedékhely”-ét *Kálnoki* fordításában. Itt ez csak egyszer került színre, de a Magyar Színház is játszotta a darabot ugyanakkor. Néhány év múlva pedig, 1919-ben a tanácsköztársaság idején ismét műsoron volt ugyanott.

Kálnoki fordítása könyv alakban is megjelent. Volt még egy drámafordítása, amelyet a Víg-színház mutatott be, ez a darab azonban nem volt sikeres, hamar lekerült a műsorról.

Fordított egy német regényt is, az ő egyik regénye pedig németül megjelent Bécsben és Berlinben.

Kálnoki regényei, elbeszélései művészi szempontból értékesek, de nem hoztak új stílust, témát, szemléletet a magyar irodalomba, így munkássága feledésbe merült.

A technika az ő szépirodalmi írásaiban sem jelenik meg, de újságíróként többször is foglalkozott ezzel a témával.

„Az Újság” olvasói egyszer olyan javaslatokat küldtek a lapnak, melyekkel javítani lehetne az ország gazdasági helyzetét. 1904 szeptemberében ezek közül választott ki néhány megfontolásra

érdemeset Kálnoki. Az ötletek: a Gellért-hegyre vezessünk gőzsiklót; alapítsunk nagy néprajzi múzeumot a háziipar és a műipar fejlesztésére; a Csepel-sziget körül építsünk téli kikötőt; a Duna alatt fúrjunk alagutat; a házak fölött, vasállványokra építsünk vasutat személyszállítás céljából.

Egy darabig szerkesztette a „Vasutasok Lapját”. A millenniumi kiállítás sajtóosztályának ő volt a vezetője. Ezt a működését azonban nem lehet dokumentálni. Mindössze egy kiállításvezetőt találtam, melynek *Gelléri Mórral* együtt szerkesztője volt.

Összegzőképpen arra a megállapításra jutottam, hogy azok a mérnökök, akik a szépirodalommal is megpróbálkoztak, olykor jelentős művészi eredményeket értek el, azonban nem váltak irodalmunk meghatározó tényezőivé. Műveikben – műszaki képzettségük ellenére – a technika alig jelenik meg. Ennek okait nem a műszaki ismeretek hiányában kell keresnünk, hanem egyéb, filozófiai, művészetelméleti okokban.

Ha irodalmunk legjelentősebb alkotóit nézzük, megállapíthatjuk, hogy náluk a műszaki képzettség hiánya ellenére a technika gyakrabban bukkan fel. A teljesség igénye nélkül, ötletszerűen említek néhány példát. Petőfi a vasutat, Ady a vasutat és autót, József Attila az autót, az aratógépet, a villanyt, a telefont és nagyon gyakran a vasutat szerepelteti verseiben.

A technikai eszközök általában valamilyen lelkiállapotot szimbolizálnak. Ez nemcsak a magyar irodalomban van így. Gondolunk például *Walt Wittman* mozdonyleírásaira.